

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**

# BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



## Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

**Aktenzeichen:** 102 53 401.2

**Anmeldetag:** 15. November 2002

**Anmelder/Inhaber:** ArvinMeritor GmbH, Dietzenbach/DE

**Bezeichnung:** Schiebedachsystem für ein Kraftfahrzeug

**IPC:** B 60 J 7/04

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 8. Oktober 2003  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Der Präsident  
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Scholz", is placed over the typed name of the President.

**Scholz**

# PRINZ & PARTNER GbR

PATENTANWÄLTE  
EUROPEAN PATENT ATTORNEYS  
EUROPEAN TRADEMARK ATTORNEYS



4

Manzingerweg 7  
D-81241 München  
Tel.: + 49 89 89 69 8-0  
Fax: + 49 89 89 69 8-211  
Email: info@prinzundpartner.de

ArvinMeritor GmbH  
Albert-Einstein-Straße 14-20  
63128 Dietzenbach

A 2671 DE

St/ms/ys

15. November 2002

## Schiebedachsystem für ein Kraftfahrzeug

Die Erfindung betrifft einen Deckel für ein Schiebedachsystem, mit mindestens zwei Führungselementen, die an zwei einander gegenüberliegenden Seiten des Deckels verstellbar angeordnet sind, so daß ihr Abstand voneinander variabel ist. Die Erfindung betrifft ferner ein Schiebedachsystem mit zwei Führungsschienen und einem solchen Deckel.

Aus der Deutschen Offenlegungsschrift DE 100 02 457 ist ein Schiebedachsystem bekannt, bei dem zwei geradlinige Führungsschienen verwendet werden, die sich etwa in der Längsrichtung eines Fahrzeuges entlang dem Dach erstrecken. Der Abstand der Führungsschienen voneinander verringert sich von vorne nach hinten. Zur Führung des Deckels in den Schienen sind zwei Führungselemente vorgesehen, die jeweils in einer Führungsschiene aufgenommen sind und mit dem Deckel durch eine Parallelogrammführung verbunden sind. Dies ermöglicht, daß sich der Abstand der beiden Führungselemente voneinander entsprechend dem sich ändernden Abstand der Führungsschienen voneinander ändern kann. Mit den beiden Parallelogrammführungen kann der Deckel in der Theorie auch gegen Verdrehen um seine Hochachse oder gegen seitliches Verschieben gesichert werden. Diese Verdreh- und Verschiebesicherung beruht jedoch darauf, daß die Führungselemente in den Führungsschienen präzise geführt sind und sich nicht

verkanten können. Anders ausgedrückt: Jede Kraft, die auf den Deckel einwirkt, um diesen seitlich zu verschieben oder um seine Hochachse zu verdrehen, führt über die Parallelogrammführungen dazu, daß die beiden Führungselemente im Sinne einer Verdrehung in der Führungsschiene beaufschlagt werden. Dies führt 5 dazu, daß das ganze Schiebedachsystem vergleichsweise schwergängig ist und dazu neigt, sich zu verklemmen. Außerdem ist die Parallelogrammführung nur für geradlinige Führungsschienen geeignet.

Die Aufgabe der Erfindung besteht darin, das bekannte Schiebedachsystem dahingehend weiterzubilden, daß der Deckel relativ zu den Führungsschienen 10 zentriert gehalten wird, ohne daß die Gefahr besteht, daß sich die Führungselemente in den Führungsschienen verklemmen oder sich das ganze System verspannt.

Zu diesem Zweck ist erfindungsgemäß ein Deckel für ein Schiebedachsystem vorgesehen, mit mindestens zwei Führungselementen, die an zwei einander 15 gegenüberliegenden Seiten des Deckels verstellbar angeordnet sind, so daß ihr Abstand voneinander variabel ist, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Führungselemente jeweils in einer Schiebeführung angebracht sind, die eine Verstellrichtung für die Führungselemente vorgibt, die von der Verschieberichtung des Deckels abweicht, so daß der Deckel bezüglich der beiden 20 Führungselemente zentriert ist. Bei einer Schiebeführung besteht grundsätzlich ein sehr viel geringeres Risiko, daß sich die Bauteile relativ zueinander verspannen, so daß die Leichtgängigkeit des Systems gewährleistet ist.

Gemäß der bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist vorgesehen, daß jedes Führungselement gelenkig mit einer Führungsstange verbunden ist, die in 25 der Schiebeführung aufgenommen ist. Durch die gelenkige Verbindung zwischen der Führungsstange, die verschiebbar am Deckel geführt ist, und dem Führungselement ist gewährleistet, daß vom Deckel kein Drehmoment auf das Führungselement übertragen werden kann, so daß sich das Führungselement auch nicht in einer Führungsschiene verspannen kann, in der es aufgenommen ist. Die

gelenkige Anbringung der Führungselemente erlaubt auch, gekrümmte Führungsschienen zu verwenden.

Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist vorgesehen, daß jede Führungsstange gelenkig mit einem Hebel verbunden ist und daß ein 5 Koppelhebel vorgesehen ist, der um eine Schwenkachse schwenkbar am Deckel gelagert ist, wobei die beiden Hebel auf der einen und der anderen Seite der Schwenkachse gelenkig mit dem Koppelhebel verbunden sind. Auf diese Weise ist mit minimalem Bauaufwand eine Zentrierung des Deckels bezüglich den beiden Führungselementen gewährleistet.

10 Gemäß einer anderen bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist vorgesehen, daß jede Führungsstange mit einer Zahnstange verbunden ist, beispielsweise einstückig mit dieser ausgeführt, und daß am Deckel drehbar ein Zahnrad gelagert ist, in das die beiden Zahnstangen eingreifen. Diese Ausführungsform verwendet eine Zwangsführung des Deckels, so daß mit 15 geringem Bauaufwand eine Zentrierung des Deckels bezüglich den beiden Führungselementen gewährleistet ist.

Gemäß einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist ein zweites Paar von Führungselementen mit Führungsstangen vorgesehen, die jeweils in einer Schiebeführung am Deckel gelagert sind, wobei die 20 Verstellrichtung des ersten Paares von Führungselementen spiegelsymmetrisch schräg zur Verschieberichtung des Deckels ist und die Verstellrichtung des zweiten Paares von Führungselementen senkrecht zur Verschieberichtung des Deckels ist. Bei dieser Ausführungsform ist keine Kopplung zwischen den Führungsstangen der Führungselemente erforderlich; allein aufgrund der geeigneten räumlichen Ausrichtung der Verstellrichtung der Führungselemente ist 25 gewährleistet, daß der Deckel zentriert ausgerichtet zwischen den beiden Führungsschienen verbleibt, in denen die Führungselemente verschiebbar aufgenommen sind.

Die o.g. Aufgabe der Erfindung wird auch gelöst durch ein Schiebedachsystem mit zwei Führungsschienen, die sich mit einem sich verändernden Abstand entlang eines Dachs eines Kraftfahrzeugs erstrecken, wobei ein Deckel vorgesehen ist, wie er oben beschrieben wurde. Hinsichtlich der Vorteile eines 5 solchen Schiebedachsystems wird auf die obigen Erläuterungen verwiesen.

Die Erfindung wird nachfolgend anhand verschiedener Ausführungsformen beschrieben, die in den beigefügten Zeichnungen dargestellt sind. In diesem zeigen:

- Figur 1 eine schematische Draufsicht auf ein erfindungsgemäßes Schiebedachsystem gemäß einer ersten Ausführungsform;
- Figur 2 eine schematische Draufsicht auf ein erfindungsgemäßes Schiebedachsystem gemäß einer zweiten Ausführungsform;
- Figur 3 eine schematische Draufsicht auf ein erfindungsgemäßes Schiebedachsystem gemäß einer dritten Ausführungsform; und
- 15 - Figur 4 eine schematische Draufsicht auf ein erfindungsgemäßes Schiebedachsystem gemäß einer vierten Ausführungsform.

In Figur 1 ist ein Schiebedachsystem angezeigt, dessen wesentliche Bestandteile zwei Führungsschienen 10 und ein Deckel 12 sind. Die beiden Führungsschienen 10 erstrecken sich etwa der Längsrichtung eines (nicht 20 dargestellten) Fahrzeuges an dessen Dach. Die beiden Führungsschienen 10 sind hier in zwei Ebenen gekrümmt ausgeführt, und zwar um eine zur Hochachse des Fahrzeuges parallele Achse und um eine zur Querachse des Fahrzeuges parallele Achse. Auf diese Weise können die beiden Führungsschienen 10 dem Verlauf der Seitenränder des Fahrzeugdaches folgen; moderne Fahrzeugdächer sind 25 üblicherweise gekrümmt und haben eine sich von vorne nach hinten ändernde Breite. Dementsprechend ändert sich auch der Abstand der Führungsschienen voneinander in Abhängigkeit von der Position entlang der Fahrzeulgängsachse, die jeweils betrachtet wird.

Der Deckel 12 ist in grundsätzlich bekannter Weise in den Führungsschienen verschiebbar. Er kann von einem (nicht dargestellten) Antriebsmechanismus aus einer geschlossenen Stellung, in der er eine Öffnung im Dach des Fahrzeugs verschließt, in eine geöffnete Stellung überführt werden, in der die Öffnung im

5 Dach freigegeben ist. Für die vorliegende Erfindung kommt es nicht auf die Details des Verstellmechanismus für den Deckel 12 oder auf das für den Deckel verwendete Material an; die Erfindung bezieht sich auf Deckel, die sowohl außerhalb als innerhalb des Dach verstellt werden, sowie auf Deckel aus Metall, Kunststoff, transparentem Material, etc.

10 In jeder Führungsschiene 10 ist ein Führungselement 14 angeordnet, daß hier als Schlitten ausgeführt ist. An den Führungselementen 14 greift der (nicht dargestellte) Antriebsmechanismus für den Deckel 12 an. An jedem Führungselement ist über ein Gelenk 16 eine Führungsstange 18 angebracht, die jeweils in einer Schiebeführung 20 verschiebbar aufgenommen ist. Jede

15 Schiebeführung 20 ist fest am Deckel 12 angebracht. Mit dem vom Führungselement 14 abgewandten Ende jeder Führungsstange 18 ist über ein Gelenk 22 ein Hebel 24 verbunden, der über ein weiteres Gelenk 26 mit jeweils einem Ende eines Koppelhebels 28 verbunden ist. Der Koppelhebel 28 ist durch eine mittig zwischen den beiden Gelenken 26 angeordnete Schwenkachse 30

20 drehbar am Deckel 12 gelagert.

Durch eine Drehung des Koppelhebels 28 kann über die Hebel 24 und die Führungsstangen 20 der Abstand der Führungselemente 14 voneinander variiert und damit an den jeweils vorliegenden Abstand der Führungsschienen 10 voneinander angepaßt werden. Da der Koppelhebel 28 mittels der Schwenkachse 25 30 fest am Deckel 12 gelagert ist, ist dieser zwischen den beiden Führungselementen 14 zentriert. Aufgrund der von den beiden Schiebeführungen 20 vorgegebenen Verstellrichtung, die senkrecht zur Verschieberichtung P des Deckels 12 ist, kann sich der Mechanismus zur Verstellung der Führungselemente 14 nicht verspannen. Eine zusätzliche Führung ist nicht erforderlich. Es kann aber

eine zweite Führung mit Führungselementen, Führungsstangen, Schiebeführung und Koppelhebel vorgesehen sein, um den Deckel stabiler zu führen.

In Figur 2 ist ein Schiebedachsystem gemäß einer zweiten Ausführungsform gezeigt. Für die von der ersten Ausführungsform bekannten Bauteile werden 5 dieselben Bezugszeichen verwendet, und es wird insoweit obigen Erläuterungen verwiesen.

Der Unterschied zur ersten Ausführungsform besteht darin, daß bei der zweiten Ausführungsform die Führungsstangen 18 jeweils mit einer Zahnstange 32 versehen sind, die hier einstückig mit den Führungsstangen ausgeführt sind. 10 Am Deckel 12 ist auf der Schwenkachse 30 ein Zahnrad 32 drehbar gelagert. Die Zahnstangen 32 sind so angeordnet, daß die aufeinander gegenüberliegenden Seiten in das Zahnrad 34 eingreifen.

Der auf diese Weise gebildete Kopplungsmechanismus ermöglicht es, den Abstand der Führungselemente 14 voneinander einzustellen, während gleichzeitig 15 der Deckel 12, über die Schwenkachse 30, bezüglich den Führungen 14 zentriert ist.

In Figur 3 ist eine dritte Ausführungsform gezeigt. Auch hier werden für die von den vorangegangenen Ausführungsformen bekannten Bauteile dieselben Bezugszeichen verwendet, und es wird auf die obigen Erläuterungen verwiesen.

20 Der Unterschied zu den ersten beiden Ausführungsformen besteht darin, daß die Führungsstangen 18 der Führungselemente 14 nicht miteinander gekoppelt sind. Die Führungsstangen 18 sind frei in den Schiebeführungen 20 verschiebbar. Ein weiterer Unterschied zu den ersten beiden Ausführungsformen besteht darin, daß die von den Schiebeführungen 20 vorgegebene Verstellrichtung V der 25 Führungsstangen 18 schräg zur Verschieberichtung P ausgerichtet, also mit einem Winkel  $\alpha$ , der von  $90^\circ$  verschieden ist. Der Winkel  $\alpha$  ist dabei für beide Führungsstangen 18 identisch; die Führungsstangen sind also spiegelsymmetrisch bezüglich einer parallel zur Verschieberichtung P verlaufenden Mittelachse des Deckels 12 ausgerichtet.

Zusätzlich zu dem ersten Paar von Schiebeführungen und Führungselementen ist ein zweites Paar von Führungselementen 40 vorgesehen, die gelenkig an Führungsstangen 42 angebracht sind, die wiederum verschiebbar in Schiebeführungen 44 aufgenommen sind, die fest am Deckel 12 angebracht sind.

5 Die beiden Schiebeführungen 44 geben eine Verstellrichtung für die beiden Führungsstangen 42 vor, die senkrecht zur Verstellrichtung P des Deckels 12 und damit auch senkrecht zur Mittelachse des Deckels 12 ist.

Aufgrund der unterschiedlichen Ausrichtungen der Schiebeführungen 20 einerseits und der Schiebeführungen 44 andererseits ist auch bei dieser

10 Ausführungsform gewährleistet, daß der Deckel zwischen den Führungselementen 14 und auch zwischen den Führungselementen 40 zentriert ist. Da außerdem die Führungselemente gelenkig an den Führungsstangen angebracht sind und die Schiebeführungen eine reibungsarme Führung für die Führungsstangen bereit stellen, ist zuverlässig verhindert, daß sich der Deckel 12 relativ zu den

15 Führungsschienen 10 verspannt, so daß die Leichtgängigkeit des Schiebedachsystems gewährleistet ist.

In Figur 4 ist eine vierte Ausführungsform gezeigt. Auch hier werden für die von den vorangegangenen Ausführungsformen bekannten Bauteile dieselben Bezugszeichen verwendet, und es wird auf die obigen Erläuterungen verwiesen.

20 Bei der vierten Ausführungsform werden ähnlich wie bei der ersten Ausführungsform zwei Schiebeführungen 20 verwendet, die senkrecht zur Verschieberichtung P des Deckels angeordnet sind. Jeder der in den Schiebeführungen angeordneten Führungsstangen 18 stützt sich durch eine Feder 46 an einem Anschlag 48 ab, der mittig am Deckel 12 angebracht ist. Auf diese

25 Weise ist der Deckel mittig zwischen den beiden Führungsschienen zentriert.

Bezugszeichenliste

- 10: Führungsschiene
- 12: Deckel
- 14: Führungselement
- 16: Gelenk
- 18: Führungsstange
- 20: Schiebeführung
- 22: Gelenk
- 24: Hebel
- 26: Gelenk
- 28: Koppelhebel
- 30: Schwenkachse
- 32: Zahnstange
- 34: Zahnrad
- 40: Führungselement
- 42: Führungsstange
- 44: Schiebeführung
- 46: Feder
- 48: Anschlag

Patentansprüche

1. Deckel (12) für ein Schiebedachsystem, mit mindestens zwei Führungselementen (14), die an zwei einander gegenüberliegenden Seiten des Deckels verstellbar angeordnet sind, so daß ihr Abstand voneinander variabel ist, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Führungselemente (14) jeweils in einer Schiebeführung (20) angebracht sind, die eine Verstellrichtung für die Führungselemente (14) vorgibt, die von der Verschieberichtung (P) des Deckels (12) abweicht, so daß die beiden Führungselemente (14) bezüglich des Deckels (12) zentriert sind.
- 10 2. Deckel nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß jedes Führungselement (14) gelenkig mit einer Führungsstange (18) verbunden ist, die in der Schiebeführung (20) aufgenommen ist.
- 15 3. Deckel nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß jede Führungsstange (18) gelenkig mit einem Hebel (24) verbunden ist und daß ein Koppelhebel (28) vorgesehen ist, der um eine Schwenkachse (30) schwenkbar am Deckel (12) gelagert ist, wobei die beiden Hebel (24) auf der einen und der anderen Seite der Schwenkachse (30) gelenkig mit dem Koppelhebel (28) verbunden sind.
- 20 4. Deckel nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß jede Führungsstange (18) mit einer Zahnstange (32) versehen ist und daß am Deckel (12) drehbar ein Zahnrad (34) gelagert ist, in das die beiden Zahnstangen (32) eingreifen.
- 25 5. Deckel nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Zahnstange (32) einstückig mit der Führungsstange (18) ausgeführt ist.
6. Deckel nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß ein zweites Paar von Führungselementen (40) mit Führungsstangen (42) vorgesehen ist, die jeweils in einer Schiebeführung (44) am Deckel (12) gelagert sind, wobei die Verstellrichtung des ersten Paares von Führungselementen (14)

spiegelsymmetrisch schräg zur Verschieberichtung (P) des Deckels (12) ist und die Verstellrichtung des zweiten Paares von Führungselementen (40) senkrecht zur Verschieberichtung (P) des Deckels ist.

7. Schiebedachsystem mit zwei Führungsschienen (10), die sich mit einem 5 sich verändernden Abstand entlang eines Dachs eines Kraftfahrzeugs erstrecken, und einem Deckel (12) nach einem der vorhergehenden Ansprüche.
8. Schiebedachsystem nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Führungsschienen (10) sich geradlinig erstrecken.
9. Schiebedachsystem nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die 10 Führungsschienen (10) gekrümmmt sind.

Zusammenfassung

Schiebedachsystem für ein Kraftfahrzeug

Die Erfindung betrifft einen Deckel (12) für ein Schiebedachsystem, mit mindestens zwei Führungselementen (14), die an zwei einander 5 gegenüberliegenden Seiten des Deckels verstellbar angeordnet sind, so daß ihr Abstand voneinander variabel ist, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Führungselemente (14) jeweils in einer Schiebeführung (20) angebracht sind, die eine Verstellrichtung für die Führungselemente (14) vorgibt, die von der Verschieberichtung (P) des Deckels (12) abweicht, so daß die beiden 10 Führungselemente (14) bezüglich des Deckels (12) zentriert sind. Die Erfindung betrifft auch ein Schiebedachsystem mit zwei Führungsschienen (10), die sich mit einem sich verändernden Abstand entlang eines Dachs eines Kraftfahrzeugs erstrecken, und einem Deckel (12).

Fig. 1

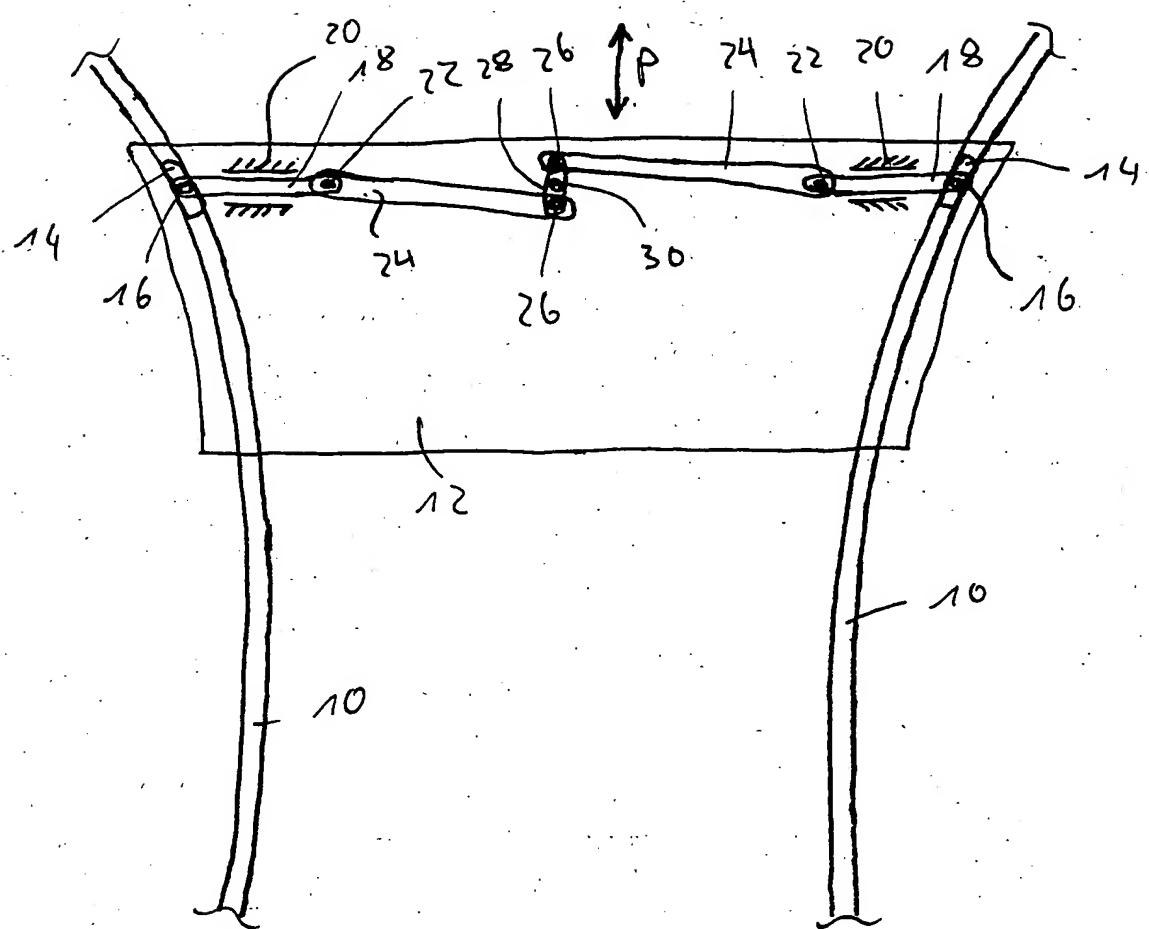


Fig. 1

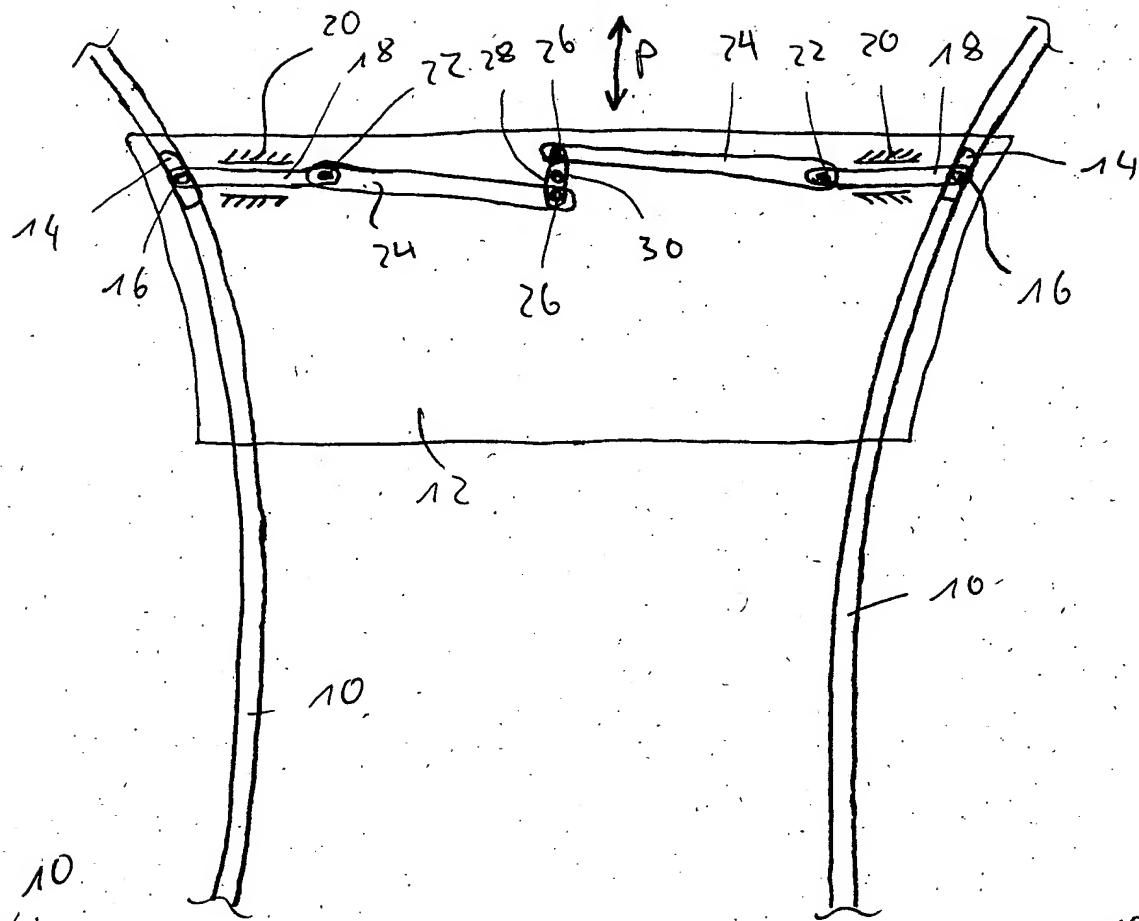
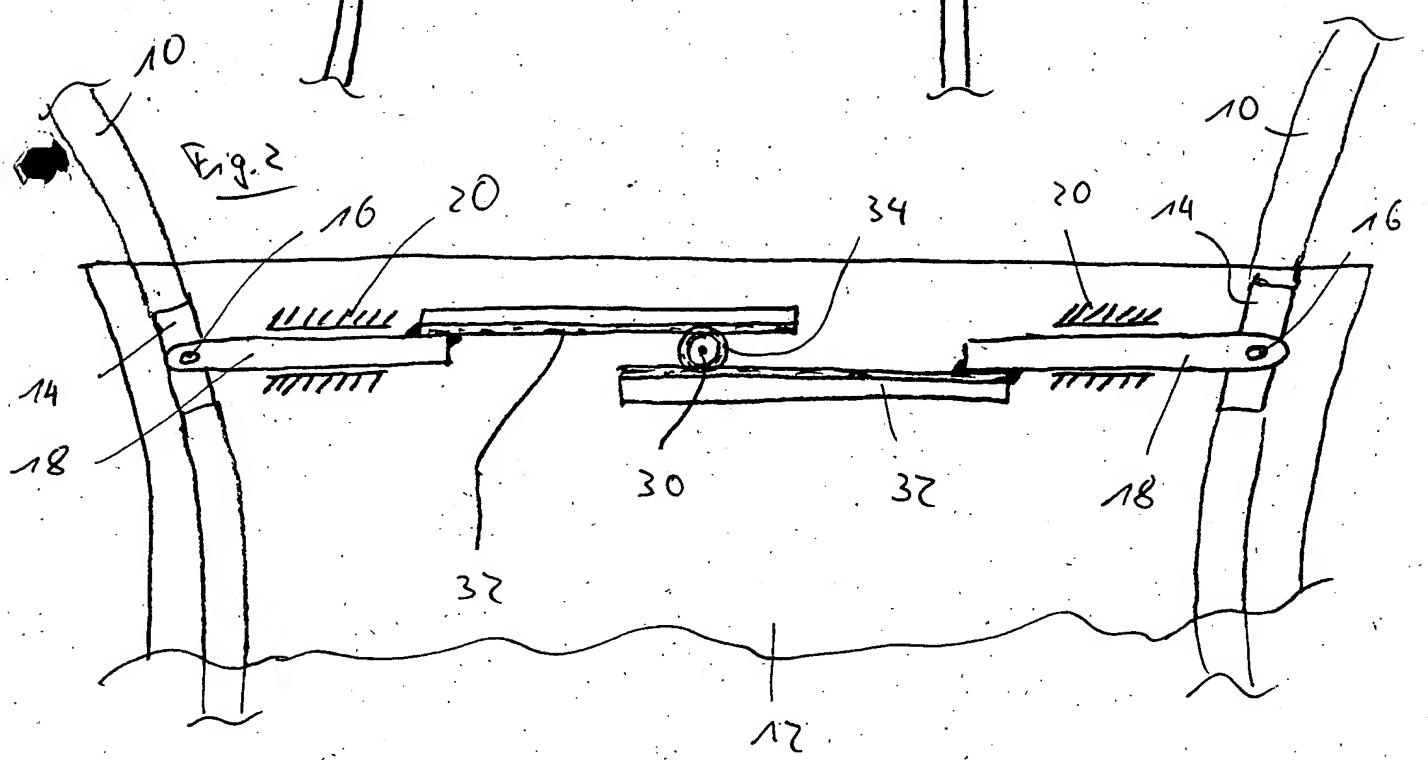


Fig. 2



14

Fig. 3

